

“万里黄河第一隧”完成北延! 济泺路北延黄河隧道建成通车 全长4.4公里, 济南籍小客车免费

文/片 记者 于泊升 济南报道

8月10日,随着首批车辆驶入隧道,历经4年建设的济南济泺路北延黄河隧道建成通车,“万里黄河第一隧”完成北延。

鲁A、鲁S通行免费

记者在通车现场发现,济南济泺路北延黄河隧道收费站已准备就绪,收费站西侧的两条通道设置为济南籍9座(含)以下小客车免费通道,对鲁A、鲁S牌照小客车实行通行费减免。

“通车后,从家门口就能走直线通道过黄河。”家住黄河北岸的吴先生一早就来到了通车现场,“以前去泺口要绕行建邦大桥或者老黄河大桥,现在从北延隧道向南就能进入黄河济泺路隧道,比之前省了40分钟。”

济南黄河济泺路北延隧道工程位于起步区大桥片区,起于在建黄河隧道北岸敞开区,通过两台4000吨重、直径为15.76米的盾构机,以隧道方式下穿邯济铁路、鹊山水库后,以明挖暗埋方式下穿石济客专及邯济联络线,过科学城南边界路后出地面,继续向北直至国道G308(北延工程终点)。

国内在建最大 直径公轨合建隧道

据中铁十四局项目部现场负责人杜昌言介绍,该项目采用双管双层隧道,双向六车道公轨合建方案,管片外径15.2米,项目全长约4.4公里,其中隧道总长度3.23公里(含盾构段2.05公里)。

上层道路采用城市主干路标准,双向六车道,设计时速60公里;下层轨道交通采用市域铁路标准,设计时速100公里。该项目是目前国内在建最大直径公轨合建隧道。

“现在看到的这段隧道,每一米都浸透着技术攻关的汗水。”站在隧道入口处,中铁十四局项目负责人杜昌言指着墙上的施工示意图,语气里满是自豪。

超大直径盾构机 闯过一级水源地

济南黄河济泺路北延隧道是国内超大直径盾构隧道首次长距离穿越地上大中型水库,控制因素多,环保要求高。

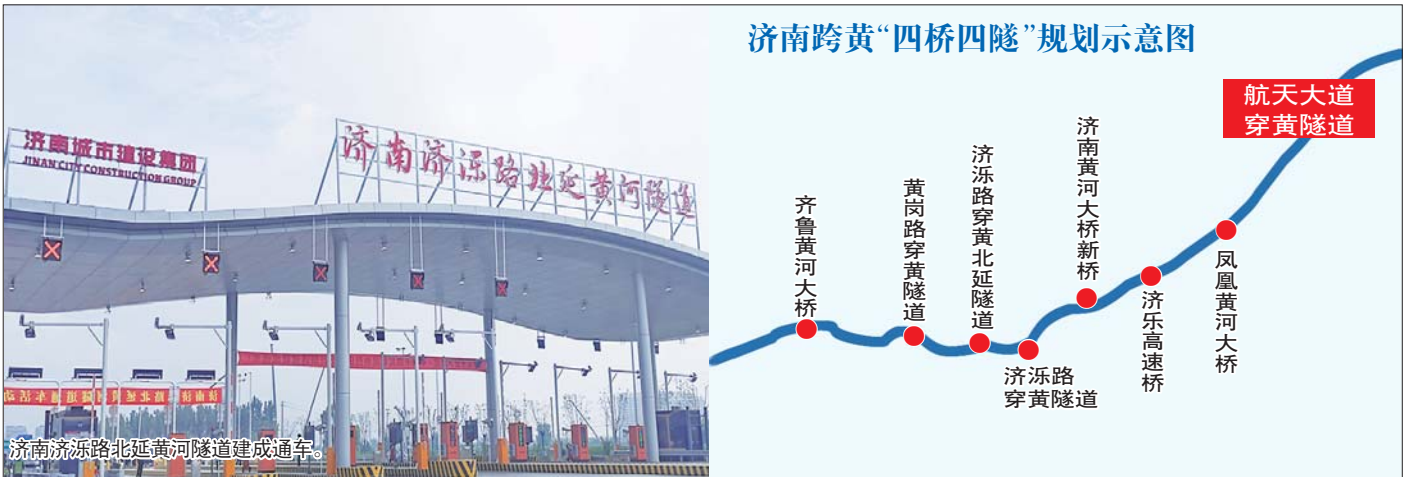
作为“万里黄河第一隧”的北延工程,这条隧道从设计之初就注定“不平凡”——它要先后下穿邯济铁路、鹊山水库,最后接上国道308线,其中光是穿越鹊山水库的距离就有1700米。

“这可不是普通的穿越,鹊山水库是济南的一级水源地。”杜昌言告诉记者,15.76米直径的“黄河号”“泰山号”盾构机,比五层楼还高,在水库底下掘进,既要保证不漏水,又不能让库底沉降,环保要求更是严格。

为了啃下这块硬骨头,施工团队联合专家搞起了课题攻关。“我们研发了水下沉降自动监测装置,能够利用安装在‘水囊’上的高精度应变片和水位计,实时监测水库底的位移变化,为盾构施工安全穿越水库提供了有力保障。”杜昌言称,他们研制的“隔水帷幕”,可对突发情况进行应急处理,确保掘进过程零污染、零排放、零渗漏。技术的突破,保障了“万里黄河第一隧”北延之路的畅通。

隧道通车后,与现有的黄河济泺路隧道相连,使济南主城区经泺安路、济泺路隧道、北延隧道,直达国道308。

目前,济南黄河济泺路隧道已部署公共交通,K260路公交车从泺口穿越隧道到达起步区,在黄河北的站点距离济泺路北延隧道较近,给市民换乘提供了方便。



记者观察

济南『黄河时代』加速启航 34处通道架起『跨黄』坦途

记者 于泊升 济南报道

“从黄河北到黄河南,一脚油门的事儿!”8月10日上午,家住济南起步区大桥街道的李建国,跟着首批车流,钻进了刚通车的济泺路北延黄河隧道。

当天,“万里黄河第一隧”完成北延,历经4年建设的济泺路北延黄河隧道正式通车,不仅让济南主城区到起步区的车程缩到10分钟,更打开了跨黄发展的新视角。从“望河兴叹”到“跨河而歌”,济南正在用桥隧织就交通网,从“大明湖时代”迈进“黄河时代”。

北延隧道 激活两岸“要素流”

通车后的济泺路北延黄河隧道,带给市民不少惊喜。在隧道里开了两个来回的出租车司机王明给记者算了账:“以前从泺口到起步区,得绕建邦黄河大桥,遇上下雨堵车,一个小时都打不住。现在走隧道,10分钟准到,一天能多跑四五趟活儿!”

而在山东大学齐鲁交通学院副教授、山东大学交通规划设计研究中心主任张汝华看来,这条隧道的意义远不止省时。“它就像给黄河两岸装了根‘输血管’,让人才、资金、技术这些要素能顺畅流动,这对起步区对接主城区非常关键。”

改写城市生活与产业 “单中心”转向“两岸联动”

济泺路北延隧道通车的热闹劲儿还没过去,东侧的济南黄河大桥新桥就已迎来不少车流。

和济泺路北延黄河隧道相似,这座去年刚通车的“超级大桥”也是公轨合建,上层跑汽车,下层跑地铁,堪称超级交通综合体。“早晚高峰时,上层双向8车道车辆往来不断,但从这里到CBD也就20分钟,以前想都不敢想。”市民孙鸿旺告诉记者,新桥通车后,旁边老桥的拥堵缓解了,出行压力小了不少。

像这样的跨黄通道,济南已建成22处。从东边的济乐高速黄河大桥,到西边的聊泰黄河公铁大桥,从“万里黄河第一隧”黄河济泺路隧道,到造型像展翅蝴蝶的黄河齐鲁大桥,这些桥隧在180多公里的黄河济南段上星罗棋布,平均每8公里就有一处通道。起步区段的跨黄通道更是密集,42公里范围内建成了12处。

“别小看这22处通道,每一座

都有自己的‘独门绝技’。”济南城市建设集团有关部室负责人给记者一一盘点:济南黄河大桥新桥是黄河上跨径最大、钢桥总长最长的公轨分层合建桥梁;黄河齐鲁大桥主桥主跨420米,实现下承式网状系杆拱桥最大跨度、最大梁宽、高应力索三项“世界之最”;聊泰黄河公铁大桥是《济南都市圈发展规划(2024—2030年)》发布后,济南都市圈区域内首个建成通车的重大跨黄河交通基础设施项目……

在这些通道的加持下,黄河两岸的产业联动也肉眼可见地加速了。在起步区某智能制造企业,工作人员介绍,因为黄河济泺路隧道和济泺路北延黄河隧道,他们从主城区调零件,当天就能送到生产线。“以前得提前一天备货,现在实现了‘当日达’,光仓储成本就降了15%。”

业内人士分析,交通成本每降低1%,区域经济效率能提升2%到3%。这些跨黄通道织成的网,正在让济南从“单中心”发展转向“两岸联动”的新格局。

34处通道在路上 既要“走车”也要“聚人”

在已取得的成就基础上,济南正在建设的跨黄通道同样亮眼。

在黄岗路穿黄隧道的施工现场,盾构机正在地下数十米处缓缓掘进。“山河号”盾构机已平稳穿越一级水源保护地沉砂池,黄河两岸大堤等多个风险源,掘进完成总长度的90%,突破3000米,进入“加速冲刺”阶段。

航天大道穿黄隧道也取得不少成果,这条长3888米的隧道,将在2027年通车,从高新区到起步区的距离能缩短到15分钟。届时,济南的“四桥四隧”将实现全部通车。

以上这些,还只是济南跨黄通道建设的“上半场”。根据规划,未来数年内,奥体西路穿黄隧道等多处通道将陆续开工。济南目前规划建设跨黄通道共34处,包括28座大桥和6座隧道。其中,起步区规划有19处通道,平均2.2公里1处,达到南京、武汉、杭州等沿江城市水平。

“建通道不是简单堆数量,得跟着城市发展走。”一位业内人士透露,黄岗路穿黄隧道瞄准的是西部城区与起步区的联系,建成后,从西客站到起步区国际标准地招商产业园只要18分钟;规划中的奥体西路穿黄隧道则一头连着CBD,一头对着起步区的都市阳台,以后从中央商务区去黄河边看风景,开车半小时就到。

但要让这些通道真正“好用”,还得解决些“细枝末节”。经常往返两岸的创业者周明就提出建议:“现在跨黄通道不少,要是能开通几条跨黄快速公交,上班族就更方便了。”

而在张汝华看来,济南还得加快推进“通道+产业”的融合:“你看长江边的城市,每个跨江通道旁边都有产业带。济南也该在通道沿线布局更多商业、教育、医疗设施,让通道不仅能‘走车’,还能‘聚人’。”

从摆渡船到桥隧网 黄河渐成城市“内河”

站在起步区的黄河岸边往南望,能清晰看到主城区的高楼轮廓。“七年前站在这儿,满眼都是庄稼地;现在再看,周边已立起一片产业园。”土生土长的黄河北岸居民刘仲秋感慨,这几年黄河北岸的变化比过去三十年都大。

刘先生回忆,他小时候黄河两岸的交通方式还是依靠摆渡船,那时凌晨5点就得出门等轮渡。成年后,出门可以选择浮桥,但遇到凌汛,浮桥一拆就是一个月。“现在好了,附近的黄河齐鲁大桥通了,济泺路北延黄河隧道也通了,去南岸变得稀松平常。”

这种变化,正是跨黄通道带来的连锁反应。济南起步区的地区生产总值,从2021年的242.6亿元跃升至2024年的527.6亿元;一般公共预算收入从2021年的16.7亿元提高到2024年的37.8亿元。

截至2024年,济南起步区实有经营主体数量达到4.4万户,比2021年增加了1.3万户。2024年城镇新增就业2.1万人。

跨黄通道的建设,也将助力城市产业发展格局的重塑。2025年,起步区计划全年签约引进项目超50个,引进50亿元以上项目不少于2个。

张汝华认为,济南的跨黄发展,正在改写黄河流域城市的发展逻辑。“过去沿黄城市总被黄河分割,济南通过高密度的跨黄通道,把黄河变成城市的‘内河’,这为其他沿黄城市提供了借鉴。”他介绍,当34处跨黄通道全部建成,济南将形成“一河两岸、南北互济”的格局。

傍晚时分,济南黄河南岸的写字楼灯火通明,北岸的起步区工地上塔吊仍在忙碌。正如刘仲秋所说:“以前觉得黄河是道坎,现在才明白,它其实是济南的机会。这些桥梁、隧道,就是给济南搭的过河梯子,顺着梯子往上爬,我们将看到一个更开放、更融合、更有活力的新济南。”